



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS III
CENTRO DE HUMANIDADES OSMAR DE AQUINO
DEPARTAMENTO DE HUMANIDADES
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA**

ROBERTA DE BRITO SILVA

**UM PASSEIO PELA HISTÓRIA DO FUSCA: DO PROJETO QUASE
ESQUECIDO PARA UM DOS MAIS DESEJADOS VEÍCULOS DO MUNDO
(1934-1993)**

**GUARABIRA - PB
2020**

ROBERTA DE BRITO SILVA

**UM PASSEIO PELA HISTÓRIA DO FUSCA: DO PROJETO QUASE ESQUECIDO
PARA UM DOS MAIS DESEJADOS VEÍCULOS DO MUNDO (1934-1993)**

Artigo apresentado como Trabalho de Conclusão de Curso – TCC à Universidade Estadual da Paraíba – UEPB Campus, III Guarabira – PB, em cumprimento aos requisitos para obtenção do grau de Graduada em História, sob a orientação do Prof.^o. Dr. Carlos Adriano Ferreira de Lima.

GUARABIRA - PB

2020

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S586p

Silva, Roberta de Brito.

Um passeio pela história do Fusca [manuscrito] : do projeto quase esquecido para um dos mais desejados veículos do mundo (1934-1993) / Roberta de Brito Silva. - 2020.

40 p. : il. colorido.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Humanidades , 2020.

"Orientação : Prof. Dr. Carlos Adriano Ferreira de Lima ,
Coordenação do Curso de História - CH."

1. Carro do povo. 2. Fusca. 3. KDF-Wagen. 4. Automóvel.

I. Título

21. ed. CDD 981

ROBERTA DE BRITO SILVA

**UM PASSEIO PELA HISTÓRIA DO FUSCA: DO PROJETO QUASE ESQUECIDO
PARA UM DOS MAIS DESEJADOS VEÍCULOS DO MUNDO (1934-1993)**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado em História da Universidade
Estadual da Paraíba – UEPB, Campus
III/Guarabira, em cumprimento aos requisitos
para obtenção do grau de Graduada em
História, sob orientação do Prof.º Dr. Carlos
Adriano Ferreira de Lima

Aprovada em: 01/12/2020.

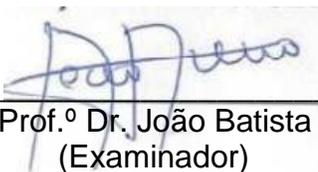
BANCA EXAMINADORA



Prof.º Dr. Carlos Adriano Ferreira de Lima
(Orientador)
Universidade Estadual da Paraíba - UEPB



Prof.ª Dra. Luciana Calissi
(Examinadora)
Universidade Estadual da Paraíba - UEPB



Prof.º Dr. João Batista Gonçalves Bueno
(Examinador)
Universidade Estadual da Paraíba – UEPB

*O insucesso é apenas uma oportunidade para recomeçar com mais
inteligência.*

(FORD, 2018, p. 24)

Dedico este trabalho aos meus filhos e aos meus familiares, que sempre estiveram presentes em minha vida, representando minha força.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, pois sem ele nada sou;

Aos meus familiares, por me darem todo suporte necessário para estar aqui, em especial a minha mãe por cuidar tão bem de toda família, e ao meu marido que me presenteou com os livros para que eu concluísse minha pesquisa;

A todos que de alguma forma me ajudaram na conclusão desse curso.

LISTA DE FIGURAS

Ilustração 1 –	Modelo criado por Nicolas Joseph Cugnot em 1769	11
Ilustração 2 –	Primeiro carro com motor a combustão interna	12
Ilustração 3 –	Trophenwagen da Benz-Deimler	19
Ilustração 4 –	Protótipo do Maikäfen de Ganz	20
Ilustração 5 –	Modelo de 1954 com janela traseira oval	31
Ilustração 6 –	Primeiro anúncio publicitário no Brasil em 1951	33
Ilustração 7 –	Primeira fábrica da Volkswagen no Brasil	34
Ilustração 8 –	Modelo 1953 sendo oferecido para venda	35
Ilustração 9 –	Anúncio publicitário no Brasil em 1993	36
Ilustração 10 –	Site oficial do clube do fusca	37

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	09
2. CHEGADA DO AUTOMÓVEL PARA SOCIEDADE	10
3. CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROJETISTA JUDEU ...	14
3.1. O PROJETO DO FUSCA CHEGA AS MÃOS DE PORSCHE	22
4. A CONTRUÇÃO DA FÁBRICA: Representação do consórcio que financiou o projeto	26
4.1. DE WOLFSBURG PARA MUNDO E SUAS MUDANÇAS CONSTANTES	30
4.2. ABERTURA DA PRIMEIRA FÁBRICA FORA DA ALEMANHA	32
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	37
REFERÊNCIAS	39

UM PASSEIO PELA HISTÓRIA DO FUSCA: DO PROJETO QUASE ESQUECIDO PARA UM DOS MAIS DESEJADOS VEÍCULOS DO MUNDO (1934-1993)

Roberta de Brito Silva*

Carlos Adriano Ferreira de Lima**

RESUMO

Esta monografia tem por principal objetivo, a partir de considerações sobre a chegada do automóvel no âmbito mundial a partir de 1886, identificar e revelar a criação e autoria do projeto do KDF-Wagen (1937), no Brasil conhecido como Fusca. A discussão de quem o criou e sua importância no seguimento automobilístico, cultural, e econômico da Alemanha nazista como também de outros países que o receberam posteriormente a Segunda Guerra Mundial. No sentido de alcançar tais resultados, iniciou-se uma linha metodológica e buscou traçar a pesquisa bibliográfica de cunho qualitativo em busca de informações e pensamentos, em livros, dissertações, artigos de diversos autores como Guillermo Giucci (2004), Paul Schilperoord (2011), Luiz Guerreiro (2015), e Richard Copping (2012), sobre o fato, já que há diversas contradições a respeito de seu nascimento. Os resultados apontam que, a história do fusca é cheia de mistérios e protagonistas diferentes, com diversas intrigas e interesses políticos envolvidos. Os resultados também mostram que, no século XX as concepções e representações sobre esse carro mexeu com os sentimentos de diversas famílias que se envolveram no desejo de possuir um automóvel.

PALAVRAS-CHAVE: Carro do povo, Fusca, KDF-Wagen, automóvel.

ABSTRACT

This monograph has as main objective, from considerations about the arrival of the automobile in the world scope from 1886, to identify and reveal the creation and authorship of the KDF-Wagen project (1937), in Brazil known as Fusca. The discussion of who created it and its importance in the automobile, cultural, and economic segment of Nazi Germany as well as other countries that received it after the Second World War. In order to achieve such results, a methodological line was initiated and sought to outline the bibliographic research of a qualitative nature in search of information and thoughts, in books, dissertations, articles by several authors such as Guillermo Giucci (2004), Paul Schilperoord (2011), Luiz Guerreiro (2015), and Richard Copping (2012), about the fact, since there are several contradictions regarding his birth. The results show that the history of the beetle is full of mysteries and different protagonists, with different intrigues and political interests involved. The results also show that, in the 20th century, the conceptions and representations about this car touched the feelings of several families that became involved in the desire to own a car.

KEY-WORDS: People's Car, Beetle, KDF-Wagen, automobile.

* Acadêmica do Curso de História - UEPB

** Professor- Orientador UEPB

1 INTRODUÇÃO

A humanidade tem consideráveis relações com inovações tecnológicas, uma delas é o transporte, inicialmente coletivo, no século XIX com o trem e no século XX com o avião. A popularização de um meio de transporte individual foi iniciada na Europa no século XIX (GIUCCI, 2004, p. 11). O automóvel transformou-se em um objeto de desejo buscado por muitos, pois remete a um destaque social, já que quem poderia possuí-lo eram apenas os mais afortunados, sem contar também que é uma forma de locomoção mais ágil facilitando as idas e vindas das pessoas para seu trabalho, lazer, e outras atividades do dia-a-dia.

Diante da facilidade de transporte, e como objeto significativo de ganhos para o mundo capitalista, foi que a partir do século XX, engenheiros iniciaram por todo o mundo uma busca por ideias e projetos que levassem a população a realizar esse sonho. Dentre projetos desastrosos pelas dificuldades mecânicas e técnicas em geral, ou de utilização até o estágio de dirigíveis chegarem aos populares ao ponto de possuírem um carro que lhes dessem esse status cultural.

Dentre as muitas voltas, idas, vindas e percalços, tivemos um mundo que movia de forma diferente. Dentre tantos veículos possíveis de serem apresentados, um, ganhou destaque.

No ano de 1934 criou-se o automóvel Fusca, no início chamado de Volkswagen Sedan, automóvel que se destaca pela memória afetiva que acompanha o mesmo, anos após o fim de sua fabricação.

Para aprofundar a análise sobre o assunto, estudou-se a perspectiva de Guillermo Giucci (2004), Paul Schilperoord (2011), Luiz Guerreiro (2015), e Richard Copping (2012), acerca dos temas como o automóvel entrou nas vidas das pessoas, de como o Fusca pôde ajudar um país inteiro a se reerguer de uma guerra e como gera sentimentos tão fortes em seus donos ao ponto de se reunirem apenas para cultuá-lo.

A metodologia utilizada de pesquisa de revisão bibliográfica e pesquisa online se fez necessária para poder alcançar o objetivo do estudo, o método de leitura dos relatos pelos autores possibilitou revelar situações antes desconhecidas por mim, e creio por muitas pessoas até o momento, sobre a criação e autoria do projeto do Fusca, a importância dos nazistas no avanço desse projeto, como também o envolvimento da população em sua história em diversos momentos cronológicos, inclusive no Brasil.

O fusca, nome dado ao primeiro automóvel fabricado pela marca Volkswagen (tendo como significado “carro do povo” e também conhecido como VW), produzido para aquele contexto histórico, o que seria reconhecido pelas massas populares. No campo da historiografia destaca-se o trabalho de Guillermo Giucci (2004) que tornou o automóvel tema e objeto de estudo como a vida cultural do meio de transporte que figura no campo do desejo coletivo.

Criado como automóvel a partir de 22 de julho 1934, nas mãos do Engenheiro Ferdinand Porsche (1875-1951) na Alemanha, chamado inicialmente como KDF-Wagen (Kraft durch Freude, ou Força pela Alegria), logo depois ganhou o nome que leva seu fabricante “Volkswagen”, o intuito de Ferdinand Porsche era criar um modelo pequeno de custo baixo e que se tornasse o “carro do povo Alemão”, não se imaginaria que esse pequeno veículo se tornaria o carro mais vendido em todo mundo, e que mesmo fora de linha de produção resiste até nos tempos de hoje. (GUERREIRO, 2015, p.11).

2 CHEGADA DO AUTOMÓVEL NA SOCIEDADE

Não temos como iniciar a falar sobre o fusca, sem antes fazer uma breve apresentação sobre o automóvel na história.

A história do automóvel se desenvolve por volta do ano de 1769, com o surgimento do motor a vapor, que é um tipo de máquina que transforma a energia gerada pela pressão do vapor em energia mecânica, idealizado pelo engenheiro Nicolas Joseph Cugnot (1725-1804).

O primeiro automóvel que utilizou esse modelo de motor foi um triciclo em 1769, fabricado para uso militar no transporte de armas para guerra, tinha aparência de uma carroça (figura 1), andando a uma velocidade de 4 km/h, com um motor a frente, acompanhado de uma caldeira em formato de caldeirão a vapor, deixando o automóvel com uma imagem terrível aos olhos e intrigantes aos inventores do século XVIII, além de possuir a indicação de que foi o primeiro veículo a vapor da história, também foi indicado como o primeiro a se envolver em um acidente automobilístico em rodovia. Nicolas-Joseph Cugnot. (cf. SINAL DE TRÂNSITO).

Figura 1 – Modelo criado por Nicolas Joseph Cugnot em 1769



Fonte:

autopapo.uol.com.br, 11 de jan. de

2018. Disponível em:

<https://autopapo.uol.com.br/noticia/daimler-benz-mentira-seculo/>. Acesso em: 25 de Nov. de 2020

O automóvel é um símbolo desejado pela sociedade, que nesse período se locomovia em carroças levadas por animais, e se transformou em objeto de estudo de vários inventores que seguiam com projetos distintos em vários lugares da Europa, mas até então não se tinha um modelo que pudesse transportar pessoas, apenas invenções para uso nas lavouras e utilidades para uso militar.

Em 1801, um desses inventores Richard Trevithick (1771-1833), cria um automóvel em formato de carruagem com motor a vapor, baseando-se no primeiro modelo apresentado e melhorando a aparência primitiva, mais ainda tinha um tamanho grande e era muito pesado (GIUCCI, 2004).

Já em 1885, as cidades estavam em crescimento, nesse momento estava-se vivendo a segunda revolução industrial, atraindo mais pessoas do campo para as cidades, aumentando os avanços na produção de energia e no desenvolvimento de meios de transportes, e a busca por meios mais rápidos de se locomover levou a estudiosos a inovar o modelo de motor que seriam utilizados em novos veículos, várias sociedades estavam focadas em fabricar carros que atendessem aos seus anseios pelo moderno e pela liberdade que o veículo os proporcionava, o automóvel passou a ser um objeto de desejo de todos, mas só os que tinham posses elevadas é que poderiam desfrutar dessa realização, exemplos de iniciantes nessa fabricação pelo mundo estão Benz e Daimler na Alemanha, Panhard e Peugeot na França, Henry Ford nos Estados Unidos.

Apesar de ainda está em face de experimento pelo mundo, e em crescente

desenvolvimento com inovações tecnológicas, como motores a combustão e o uso do petróleo como combustível, o automóvel com o primeiro motor a combustão¹ interna da história foi criado por Karl Benz (1844-1929) na Alemanha, fundador da Mercedes-Benz, e por esse motivo foi considerado o pai do automóvel, o patenteou em 1886 e lançou ao mundo o primeiro automóvel criado por ele (figura 2). Tratava-se de um carro com três rodas com capacidade para duas pessoas, possuía apenas uma marcha à frente, direção era apenas um guia para girar a direita e a esquerda. 130 anos de patente do primeiro automóvel. (Auto Esporte, 2016.)

Figura 2: Primeiro carro com motor a combustão interna



Auto Esporte, 29 de Jan. de 2016. Disponível em: <https://revistaautoesporte.globo.com/Noticias/noticia/2016/01/130-anos-da-patente-do-primeiro-automovel.html>. Acesso em: 25 de Nov. de 2020.

Após a criação de Benz, vários modelos utilizando o motor à combustão foram surgindo em tempos diferentes e por vários locais da Europa e fora dela, a exemplo dos estados unidos com a fábrica de automóveis de Henry Ford em Detroit, Ford inicia um modelo de produção baseado na que Benz havia utilizado que foi a produção em série dos veículos na linha de fabricação, assim popularizando o automóvel nos Estados Unidos, e o modelo utilizado para essa popularização foi o modelo Ford T, que teve uma importante influência na indústria automobilística que a partir de sua criação em 1908, iniciou relevantes mudanças no formato de se produzir um veículo e esse modelo de produção foi levado para outras categorias de fabricação de produtos fora do mundo automotivo, o modelo T tinha um design em formato de carruagem, simples e confortável, seguro, rápido e de preço baixo, no

¹ **Motor de combustão interna** é uma máquina térmica que transforma a energia proveniente de uma reação química em energia mecânica.

início sua fabricação era artesanal, mas em 1913 passou a ser fabricado em linha onde os carros seguiam por esteiras em movimento enquanto os funcionários trabalhavam parados cada um contribuindo com uma etapa para construção do veículo. Esse modelo se popularizou, se expandindo mais tarde para a grande massa, deixando de ser exclusividade da aristocracia norte-americana.

Gasolinaveia, 10 de fev. de 2020. Disponível em: <https://gasolinaveia.com.br/24153-2/>. Acesso em: 26 de Nov. de 2020.

Enquanto isso na França, o modelo de produção em série também já começa a dar seus primeiros passos, André Citroen, ao visitar a fábrica de Henry Ford nos Estados Unidos, inicia a fabricação do modelo Citroën Tipo A, custo baixo e de fácil acesso para população que buscava um meio mais rápido para se locomover que fosse seguro e ágio, o mundo estava em busca de um veículo que atendesse a toda população e que movimentasse a indústria automobilística (GIUCCI, 2004).

A Alemanha vivia uma grande instabilidade econômica e política por conta do final da primeira guerra, as indústrias automobilísticas passavam por crises e buscavam incessantemente um veículo com tecnologias inovadoras para que as vendas pudessem acontecer de forma que sustentasse a produção dos mesmos, e com isso mantivessem as fábricas em pleno funcionamento, eram modelos normalmente grandes e pesados e quem tinha acesso era apenas a alta sociedade.

Daí nasce à necessidade da Alemanha também apresentar seu próprio modelo para o povo Alemão, é onde se iniciou a principal e intrigante discussão de quem seria o mérito da criação do projeto do nosso objeto de estudo, o Fusca², o carro mais popular do mundo, fortemente marcado na história do automóvel e fez parte da vida das pessoas durante o século XX e XXI. Mas não foi nada fácil de levar essa ideia adiante, pois os proprietários das grandes marcas da época não demonstravam interesse em um modelo com essas características já que não tinham como manter essa produção e se viesse a acontecer ficaria inviável devido ao custo final de um modelo popular, já que a grande massa trabalhadora não ganhava tão bem ao ponto de poder adquirir um veículo e conseguir manter a economia da indústria automobilística em funcionamento.

Segundo Paul Schilperrord (2011), não se pode contestar que Ferdinand Porsch e sua equipe realizaram verdadeiramente um projeto engenhoso para o fusca, e o construíram com o apoio financeiro do governo sob a administração de Adolf Hitler, mas Porsch não era o pai do Volkswagen, e sim Josef Ganz, um

² Nome utilizado para o primeiro **carro** sedã Volkswagen no Brasil

engenheiro mecânico, que desde o início de sua trajetória profissional na indústria automobilista, vinha buscando realizar um projeto de um carro pequeno, de baixo custo que chegasse até a população de renda mais baixa, a classe trabalhadora, que tinha acesso exclusivamente às motocicletas por conta do valor.

3 CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROJETISTA JUDEU

Uma das considerações existentes na história do fusca apresentada pelo escritor Paul Schilperood (*A Verdadeira História do Fusca*), requer uma atenção para os fatos e para a vida do engenheiro e jornalista Josef Ganz, que segundo Paul é o projetista do Volkswagen.

Josef Ganz, era judeu, nasceu em 01 de julho de 1898, filho do doutor Hugo Marus Ganz, jornalista, escritor e diplomata, logo após o seu nascimento, seu pai foi transferido pelo seu trabalho para morarem em Viena, o centro cultural e intelectual da época na Europa, não seguiu os passos de seu pai na literatura e sim se mostrou como técnico, e desde cedo se apaixonou pelas inovações tecnológicas que surgiram na Europa no século XX, a exemplo disso, foi a substituição dos bondes a tração animal por tração a vapor e logo depois por bondes elétricos, e isso tudo o fascinava (SCHILPEROORD, 2011).

Nesse período, os veículos automotores já eram produzidos em série, pelos pioneiros na área, como Karl Friedrich Benz, da Benz & Cie, e Gottlieb Daimler, da Daimler Motoren Gesellschef (DMG), Karl Benz foi o primeiro a produzir e patentear o motor a combustão, o Motorwagem, já o Daimler, apresentou e produziu veículos baseados em uma carruagem, com grandes rodas, mas conforme o tempo foi passando, esses modelos foram se inovando, o motor que ficava na parte traseira, passou a ficar na dianteira, e colocado sob um capô, o chassi era em aço prensado (SCHILPEROORD, 2011).

Daimler, que também tinha motor próprio, fechou parceria com Armand Peugeot, que iniciava a produção de carros Peugeot com sua família, e se torna a primeira marca a utilizar nesses modelos de veículos, pneus pneumáticos ao invés de borracha sólida, e pioneira em uso de transmissão de marcha deslizante, foi aí que surgiram novos engenheiros, que passaram a construir seus próprios carros, como Ferdinand Porsche, Edmund Rumpler e Hans Ledwinka; Josef Ganz admirava esses modelos que a cada dia cresciam numerosos pelas ruas, e com grandes radiadores, formato que diversas marcas já utilizavam, eram elas: Benz, Daimler,

Laurin & Klemet, Lohner, Nesseldorfer Waggonbau (NW), Panhard & Levassor, Peugeot (REVISTA AUTOESPORTE, 2016).

Em 1914, quando Ganz estava com 16 anos, eclodiu a primeira guerra mundial, como o rapaz era fascinado pelo uso das armas automáticas, tanques e aviões, ele resolveu dar sua contribuição para guerra, desenvolveu uma mira para armas antiaéreas, aos 18 anos ingressou no curso de engenharia mecânica na escola técnica superior em Frankfurt, se alistou para guerra, foi alocado na divisão de hidroaviões da marinha imperial alemã, depois transferido para o segundo esquadrão naval, na frente ocidental, e em junho de 1917, foi transferido para o primeiro esquadrão onde foi ferido e teve a virilha operada, antes de se recuperar voltou ao trabalho, e em 28 de março de 1918 foi promovido a chefe de equipe onde teve a oportunidade de trabalhar como técnico de engenharia de aviões ficando encantado por aerodinâmica, então resolveu aplicar isso nos carros, tornando-os mais rápidos e seguros (SCHILPEROORD, 2011).

Ao final da primeira guerra mundial, em 1918, Josef Ganz resolve voltar a Viena para dar continuidade aos estudos na escola técnica superior, e para conviver com seus pais, não demorou muito e mudou-se para uma cidade chamada Worms na Alemanha, trabalhou como engenheiro na indústria química Chemische Fabriken Worms A-G, gostava muito de automóveis, e em uma conversa com o amigo de trabalho Stephan Mittler, surgiu uma indagação por parte de Mittler, que perguntou: por que os engenheiros automobilísticos optaram por colocar o motor na parte dianteira dos carros e não na traseira? Então Ganz ficou pensando sobre o que amigo havia falado e ficou refletindo sobre o assunto (PAUL SCHILPEROORD, 2011).

Depois de sua saída da indústria onde trabalhava, ele resolveu mudar-se para Darmstadt e continuar os estudos, dessa vez no curso de engenharia mecânica, onde começou os estudos em 1921, foi no início de seu curso que ele começou a planejar o projeto para um carro pequeno com motor traseiro, pensando no que o amigo havia falado anteriormente. A ideia era que o carro pudesse ser adquirido pela população e que pudesse substituir as motocicletas, em 23 de setembro de 1921, Josef foi a Berlim para a abertura oficial do Salão do automóvel Alemão, estava ansioso para ver as grandes marcas como Benz, Daimler, Opel, Adler, entre muitos modelos expostos um fabricante lhe chamou atenção, a Rumpler, em exposição com seu novo modelo Tropfenwagen, o carro tinha forma de gota com janelas curvas, um farol no centro da carroceria, para-lamas no formato de barbatanas, o motor ficava

na traseira do veículo e a suspensão era independente, o modelo o espirou em seu projeto para o carro das massas que tinha em mente, e que até o momento ninguém havia conseguido um carro pequeno com baixo custo e que tivesse essa visão de alcance para expandir o mercado e alavancar as vendas (SCHILPEROORD, 2011).

Durante sua visita ao salão do automóvel, não encontrou nada próximo ao que pensava mesmo admirado com o carro em forma de gota, não era o projeto que tinha em mente, pois se tratava ainda de um carro com tamanho grande que era o habitual usado na indústria da época.

Em 1923, ele fez um desenho do que seria o carro pequeno que baseava seu projeto, e pediu a um amigo arquiteto que montasse um prospecto desse modelo, e o apresentou a outro amigo dos tempos militares, Karl Herr, que trabalhava na fábrica Benz, se ofereceu para ajudar na construção de protótipo, pois o mercado automobilístico da época necessitava de algo a mais que ajudasse na economia, já que não iria muito bem devido ao fim da primeira guerra, e a Alemanha precisava pagar suas dívidas; esse protótipo levou o nome de Ganz-Klein-Wagen, que significa “carro pequeno de Ganz”, o projeto ficou um tempo parado, porque ele acabou sofrendo um acidente em sua moto e passando dois anos se recuperando após cirurgia que se fez necessário devido ter quebrado a perna esquerda, ficando preso em seu quarto em recuperação enquanto a crise na Alemanha foi se agravando cada vez mais.

Em 1922, a Citroën havia lançado um modelo pequeno, o tipo C5HP, em 1923, a Tatra saiu com o Tatra 11 projetado por Hans Ledwinka, diretor da empresa, que passou também a ser inspiração para Ganz no projeto de seu Volkswagen, ele tinha apenas um sonho que não conseguia realizar, devido as suas condições financeiras, e os fabricantes de automóveis não se interessavam por modelos pequenos, devido não terem quem arcasse com os custos, pois a população em grande massa não podia pagar e a aristocracia só compravam carros grandes, por esse motivo seria mais interessante produzir o que o mercado solicitava, já que eram os que tinham grandes posses que bancavam a produção, e esse método é utilizado até os dias atuais, onde a indústria automobilista, através de estudos mercadológicos, produz aquilo que interessa ao mercado final.

Segundo Paul Schilperoord (2011), Ganz recebeu o diploma oficial de engenheiro mecânico e foi convidado a trabalhar como professor no centro de educação adulta da cidade de Darmstadt, quando começou a receber um bom salário, sua primeira iniciativa foi comprar um carro e sair da motocicleta que já havia

lhe dado prejuízos com o seu acidente. O modelo escolhido por ele foi o hanomag 2/10 Kommissbrot usado, logo depois trocou por um tatra 11, que era maior e mais robusto, com motor refrigerado a ar, excelente para viagem, pois não tinha que parar nas estradas para por água no radiador como acontecia com outros modelos que muitas vezes ficavam pelas estradas com o radiador fervendo, as casas da Alemanha não possuíam garagens, e os carros eram refrigerados a água, fazendo com que essa água que estava no radiador congelasse deixando o veículo sem refrigeração e acontecia esse fato dos carros ferverem nas estradas.

Em 1928, ele deixou seu emprego de professor e recebeu o convite para ser editor chefe da Klein- Motor- Sport, para quem escreveria alguns artigos críticos em relação à indústria automobilística nos últimos anos. Ele assumiu o desafio de alavancar a Klein – Motor – Sport, que não andava bem e vinha caindo o número de assinaturas, então resolveu inovar e cuidou pessoalmente de cada detalhe da próxima publicação da revista, e incentivava os jornalistas que quisessem publicar suas ideias já que era defensor da liberdade de expressão, em seu primeiro artigo como chefe editor ele intitulou como “para o povo alemão, o carro do povo”, comparando a situação da Europa na produção dos modelos dos automóveis com a situação dos Estados Unidos, onde Henry Ford produziu o modelo T em série sendo um sucesso e alavancando as vendas no país, crescendo a economia americana, enquanto na Europa a produção era praticamente artesanal e não se investia em modelos menores com custos mais em conta para que a população tivesse acesso, devido ao custo desses modelos e também a indústria não demonstrava interesse nessa produção.

De acordo com Paul Schilperoord (2011), Ganz aproveitou o artigo para iniciar uma série de artigos, onde falava sobre o projeto de um carro popular, sua ideia era um modelo aerodinâmico aberto de dois lugares, com suspensão independente nas quatro rodas, chassi rebaixado, motor e caixa de câmbio logo a frente do eixo traseiro, um bom projeto técnico, mais ainda impossível de ser levado à frente devido ao momento financeiro em que passava o país.

A Alemanha entrava em uma crise ainda pior, pois a bolsa de valores de nova York em 1929 havia sofrido uma queda inesperada e os Estados Unidos cortara a ajuda financeira que estava repassando para Alemanha para cobrir os custos gerados pela primeira guerra mundial, onde a mesma teve de pagar indenizações à França e ao Reino Unido, por ser considerada responsável pelo início da guerra, essa situação que veio a viver a Alemanha, gerou oportunidades para o partido

nazista, no comando de Adolf Hitler, se aproveitar da crise para entrar na cabeça do povo alemão, incentivando a revolta contra tais indenizações, alegando que eram indevidas, pois não podiam colocar a culpa da existência da guerra exclusivamente para a Alemanha.

O mercado automobilístico entra em profunda decadência, os automóveis de luxo ficam impossíveis de serem comprados, o povo não tinha poder econômico nem os carros menores eram mais procurados, devido ao custo elevado, daí surge à necessidade de fabricação de carros mais baratos onde a massa pudesse ter acesso e através disso, talvez, a economia pudesse ficar mais forte.

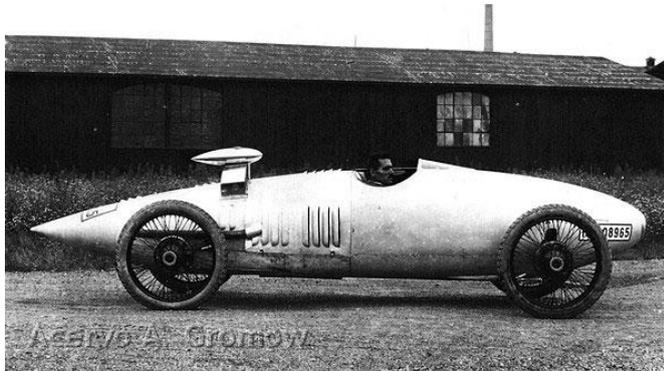
Conforme Paul Schilperoord (2011), Josef Ganz aproveitou a oportunidade, já que viu a necessidade que o mercado estava enfrentando, e enviou uma proposta para produção, de seu projeto do Volkswagen para Carl Hahn, diretor da DKW e para Willy Bendit, diretor da Ardie, fabricantes de motocicletas, como as vendas de motos só vinham caindo, Willy Bendit disponibilizou sua fábrica a Ganz para a fabricação de um protótipo do seu Volkswagen, ele tinha uma grande admiração pelo Tropfenwagen, fabricado pela Daimler-Benz e se inspirou no modelo para seu projeto escrevendo um artigo na motor Kritck sobre seu apoio ao modelo.

O veículo ideal é um Tropfenwagen. [...] Certamente, não há no mundo inteiro nenhum outro carro que tenha recebido um tratamento tão refinado. [...] O teste com o Benz-Tropfenwagen me convenceu de que o design dos automóveis atuais – para não mencionar as questões econômicas – encontra-se em um beco sem saída. [...] O Trophenwagen está destinado a se tornar um veículo de dois ou três lugares, com cerca de 400 quilos – econômico, potente e confortável. Se for ainda menor e mais barato, trata-se de um Volkswagen.

(SCHILPEROORD, 2011, p. 79)

Como se percebe na citação apresentada, o veículo Tropfenwagen (figura 3), se aproximava como projeto do que o engenheiro pensava em termos de tecnologias para o carro popular o Volkswagen, amostra disso é que o testou por vários dias e se impressionou com modelo, ao ponto de descrevê-lo em seus artigos descrevendo-o como um carro perfeito, e que teve grande influência mais tarde para aperfeiçoar o projeto por ele desenhado para o fusca (CLUBE DO FUSCA, 2016).

Figura 3: Trophenwagen da Benz-Deimler



Tribuna do Norte, 03 de fev. de 2008. Disponível em: <http://blog.tribunadonorte.com.br/autosemotores/2016/02/08/o-que-nasceu-primeiro-a-galinha-ou-o-ovo-por-alexander-gromow/>. Acesso em: 19 de out. de 2019.

Conforme Paul Schilperrod (2011), o protótipo feito por Ganz na fábrica da Ardie, tinha como base do chassi, um tubo de aço arredondado, transformando-o na “espinha dorsal” do carro, a princípio algo inesperado na natureza, nas extremidades do tubo, soldou os suportes da suspensão e uma viga transversal, para fixar os bancos e o eixo traseiro, ele instalou o motor, a caixa de câmbio e o tanque de combustível, o motor movimentava os semieixos oscilantes traseiros através de um sistema de correntes e engrenagens, assim que ficou pronto iniciaram-se os testes de estrada e ficou extremamente satisfeito com o resultado, seu projeto ganhou vida e todos os fabricantes de carros ficaram sabendo, e não receberam a notícia com bom agrado, porque viam tal assunto como uma ameaça para seus modelos porque se tratava de algo pequeno e de baixo custo.

O Volkswagen tinha uma frente que parecia um radiador, um para-brisa vertical e a traseira como de um carro esportivo, sua produção estava bem próxima de ser uma realidade, mas a legislação de trânsito barrava em alguns requisitos, como a Ardie era uma fabricante de motocicletas, esperava que pudesse alcançar esse público e que a legislação permitisse que quem tivesse habilitação para moto pudesse dirigir um carro no porte do Volkswagen, sem alterar sua licença, então Ganz e a Ardie levaram a proposta de solicitação para alteração da lei para o governo, mas infelizmente não foi aceite, porque receberam grande pressão por parte dos fabricantes que não queriam que o carro entrasse no mercado que já era tão competitivo, e o projeto acabou ficando apenas no protótipo³ (figura 4).

³ primeiro tipo criado; original.

Figura 4: Protótipo do Maikäfen de Ganz



Fonte: Wikipédia, 25 de jun. de 2020. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Josef_Ganz. Acesso em: 25 de Nov. de 2020.

Mas, Ganz não parou por aí, recebeu um convite para trabalhar como consultor técnico na Adler e realizar a criação de um novo protótipo, dessa vez mais inovador que o primeiro na Ardie, o novo modelo tinha em sua estrutura um tubo central no chassi com suportes para a suspensão traseira e dianteira, na frente tinha o sistema de direção, atrás o motor e a caixa de câmbio eram transmissões por correntes até os semieixos traseiros, a bitola do eixo dianteiro era maior que o traseiro, pois não havia diferencial entre os eixos oscilantes das duas rodas motrizes, as únicas outras peças fixadas no tubo central eram as barras que sustentariam os bancos, o piso de metal e a carroceria. Após diversos testes Ganz ficou impressionado com o desempenho do novo carro que deu o nome de Maikäfen, que significa “besouro”, na Motor Kritik ele publicou um artigo falando sobre sua criação, e por onde passava falava para as pessoas, que em breve aquele modelo estaria disponível para venda (SCHILPEROORD, 2011), conforme aponta o autor:

POR APENAS 1500 MARCOS, você comprará uma modelo aerodinâmico de quatro lugares, semieixos oscilantes, com velocidade máxima de 80 quilômetros por hora e consumo de 6 litros por 100 quilogramas – no salão de 1933, se as campanhas da Motor-Kritik forem bem-sucedidas.

Mas a produção do Maikäfen na Adler também não aconteceu, as indústrias começaram a trabalhar fortemente em mudanças em seus carros e a diretoria da Adler não levou o projeto de produção do modelo a frente, pois queriam que houvesse inovação em sua carroceria para que voltasse a ser analisada a

possibilidade de uma possível fabricação do modelo.

Nessa batalha de discussões sobre o dono do projeto do fusca, não tem como não falar sobre Ferdinand Porsche, afinal foi ele que se empenhou para tornar possível a criação do carro, Porsche era um engenheiro conceituado no ramo automobilístico, foi criador de vários projetos realizados em parceria com marcas famosas como a Audi que o contratou para criação de sedãs de luxo.

No final de 1931, Ferdinand Porsche foi contratado pela Zündapp para montar um carro com as características do Maikäfen, inclusive com custo baixo e de fácil acesso pela população, pois a Zündapp tinha um grande desejo de lançar um Volkswagen, então Porsche e seu engenheiro, foram até Ganz e fizeram vários testes no Maikäfen, já tinham conhecimento sobre o projeto e gostariam de testa-lo, sabia também que o modelo Mercedes 170 da Daimler-Benz havia sido inspirado no protótipo e fazia um grande sucesso. Ganz também usou ideias de seu carro para criar o modelo AM1 da BMW com quem também fez parceria para criação de um carro pequeno, com centro de gravidade baixo, suspensão independente e chassi rígido, mas não tinha o “DNA” puro do Volkswagen ideal (SCHILPEROORD, 2011).

Com as informações coletadas em seus testes com o Maikäfen, Porsche dava início ao seu projeto, e cria os primeiros protótipos do carro que chamou de tipo 12, tinha chassi retangular e era equipado com suspensão independente e semieixos traseiros oscilantes, motor de cinco cilindros, e 1,2 litros. Mas o tipo 12 não chega a ser produzido, pois, mostrou problemas em testes e o custo ficou inviável para a Zündapp produzir, Porsche ficou com um dos protótipos para uso próprio.

No início de 1933, as principais manchetes de jornais, anunciavam que Adolf Hitler era o novo chanceler da Alemanha, escolhido pelo presidente Paul Von Hindenburg, Hitler tinha a ideia de popularizar o automóvel, desde o período que ficou preso pensava em um carro aos moldes do que Ford tinha nos Estados Unidos, e vinha acompanhando as notícias sobre o desenvolvimento do carro e suas vendas, já que o mesmo era um apaixonado pelo automobilismo e precisava levar essa ideia à frente, a primeira decisão que tomou para facilitar o futuro do acesso dos novos proprietários do Volkswagen, foi alterar a lei para que quem tivesse habilitação para dirigir motocicletas pudesse também dirigir veículos de quatro rodas, com motor de até 0,4 litros, logo essa notícia se espalhou e mobilizou a indústria automobilística, pois abriria um grande leque para a produção e aquecimento nas vendas do mercado (SCHILPEROORD; COPPING, 2011).

No salão do automóvel de Berlim nesse ano tiveram várias novidades sendo

apresentadas, algumas marcas haviam trabalhado em modelos menores de baixo custo, chamando atenção do mais novo chanceler, um deles em especial, o estande da Standard, demonstrando interesse em seu carro pequeno chamado de standard superior, modelo baseado no projeto do Volkswagen de Josef Ganz. O lançamento do standard Superior foi importante para o lançamento do Volkswagen, então Ganz publicou na Motor Kritik:

A renda média e o custo de vida na Alemanha são de tal ordem que a popularização [do Volkswagen] ainda é inviável. Estima-se que, para aumentar suficientemente o número de carro, é preciso chegar ao seguinte cenário: o preço de um veículo de quatro lugares, velocidade máxima de 60 quilômetros por hora, consumo de 20 quilômetros por litro, vida útil de cerca de cinco anos e baixo custo de manutenção não pode exceder 1.000 marcos imperiais. [...] Isso é possível? Sim, com certeza, é possível! (Schilperoord, Paul. 2011, p. 181)

3.1 O PROJETO DO FUSCA CHEGA AS MÃOS DE PORSCHE

Com a Alemanha sob o seu comando, Adolf Hitler buscava uma forma de alavancar a economia local, e como já dita na seção anterior, ele tinha uma profunda vontade de motorizar os trabalhadores, que possuíam apenas motocicletas, sua primeira atitude para viabilizar a movimentação da indústria automobilística, foi a mudança na legislação da licença para carros com litragem menor, que seria possível dirigi-los com carteira para motocicletas.

Segundo Paul Schilperoord (2011), a Motor Kritik, editada por Ganz, chegou às mãos de Adolf Hitler que logo se interessou pela escrita, pois se falava em um assunto que ele próprio havia pensado e gostaria profundamente de pôr em prática, que era a ideia de que a massa estivesse motorizada com um carro de baixo valor equiparado a uma motocicleta, então Hitler incumbiu Jacob Werlin a verificar a possibilidade disso realmente ser possível de acontecer, e ao procurar o diretor da BMW, saiu de lá com a informação que não seria vantagem fabricar um carro que tivesse um valor de venda inferior a 1.000 marcos, mas Hitler não se deu por satisfeito com a resposta, e ainda pensava exatamente como Ganz havia escrito na Motor Kritik, que era possível ter um carro como esse com um custo baixo e que chegasse até a massa, Josef Ganz, inclusive publicou que seria possível uma união de forças entre governo e fabricantes para a produção do Volkswagen, realizando a criação de um consórcio que custeasse essa fabricação.

Então, ao acompanhar os exemplares seguintes da revista, Hitler pôde prestigiar o volume que constava a publicação do projeto do Volkswagen na íntegra, inclusive com o desenho completo do modelo que Ganz havia patenteado em 1933 e

tinha uma “forma de besouro”, carro que custaria 1.000 marcos, com quatro lugares, velocidade máxima de 60 quilômetros por hora, consumo de 20 quilômetros por litro, com motor traseiro e semi eixos oscilantes.

Segundo Paul Schilperoord (2011), na história que por muitos anos foi apresentada não tinha conhecimento de que essa patente existiu, pois, Hitler tratou de apagar todo e qualquer vestígio de sua existência para que não afetasse o seu plano de tonar o seu escolhido, Ferdinand Porsche, como sendo o único criador do projeto do Volkswagen.

Jacob Werlin continuava em busca dos fabricantes, fazendo sua pesquisa sobre a possibilidade de fabricação desse carro que custaria menos que 1.000 marcos defendidos por Hitler, mas os fabricantes continuam dizendo que seria impossível, mas como Hitler era bastante persistente, não desistiu e buscava um modelo que tivesse as características que Ganz havia falado, e que fosse como o Standard superior, que já provou em torneios o que era capaz de fazer e a força que tinha, e ele queria um carro inovador que a Alemanha pudesse se orgulhar.

Devido às recusas recebidas por parte das indústrias automobilísticas, Werlin pensa em procurar um engenheiro independente, que pudesse levar a frente essa ideia, e que seria patrocinado pelo governo, poucas foram as opções, pois os engenheiros renomados da época já estavam empregados, e os que estariam disponíveis com capacidade para colocar o projeto em prática, eram Josef Ganz que publicou o projeto do Volkswagen na revista que Hitler recebeu, e deu uma grande contribuição para indústria com o uso de suas patentes para criação de alguns modelos que fizeram sucesso, o outro possível engenheiro era Edmund Rumpler, bastante renomado, criador do Thopfenwagen, e Ferdinand Porsche, bastante experiente e conhecido pelos fabricantes e estava trabalhando em um projeto da Auto Union, hoje atual AUDI, que estava sendo financiado pelo governo.

Essas considerações sobre o projeto e o disfarce realizado por Hitler, já são reconhecidas por outros autores estudiosos da história do fusca, e defendida pelo escritor Paul Schilperrod em seu livro publicado em 2011, onde relata entrevistas de algumas pessoas que conviveram com Josef Ganz, de seus familiares que colocaram a sua disposição o acervo de Ganz, com seus arquivos e fotos que comprovam seus relatos.

Mas as duas primeiras opções ficavam inviáveis para serem consideradas, pois, se tratavam de judeus, o partido nazista não daria um crédito tão importante a um judeu, então daí começou o plano para assumir o projeto, Hitler tratou de colocar

Werlin no conselho administrativo da Daimler – Benz, para que adquirisse experiência na indústria e também tinha a intenção de colocar Porsche a frente do consórcio, que iria financiar a produção do Volkswagen, a intenção com essas decisões, foi de deixar o nome de Josef Ganz esquecido na história fazendo com que Porsche, fosse reconhecido como o criador do fusca.

O plano era retirá-lo da Daimler-Benz para não atrapalhar na produção do protótipo, pois, era essa quem iria ajuda-lo na fabricação, com isso a empresa enviou a Ganz sua carta de demissão na Daimler-Benz, logo após a nomeação de Jacob Werlin para o conselho administrativo da mesma.

Hitler, começou a imaginar como seria o Volkswagen por ele idealizado, então começou a desenhar modelos segundo as informações divulgadas por Ganz na motor kritick meses antes, e assinou seu desenho com letras A.H. datando 23 de dezembro de 1933. Mostrou seu desenho para Werlin que falou para ele sobre a ideia de propor a Ferdinand Porsche a proposta de desenvolver um carro pequeno subsidiado pelo governo, então após essa conversa procurou Porsche e o convidou para uma reunião com Hitler para acertar os detalhes, e logo após sair da reunião, tratou de preparar uma proposta para envio ao ministério da propaganda, para análise e aprovação, a proposta de Porsche para o carro do povo foi de um automóvel de 1,2 metros de largura, 2,5 metros de distância entre eixos, pesando 650 quilos, suspensão independente⁴, semieixos oscilantes⁵ nas rodas traseiras, motor atrás do eixo traseiro⁶ e com 26cv. (SCHILPEROORD, 2011).

Chegado o dia do salão do automóvel de Berlim em 1934, e como em todos os outros as marcas famosas traziam para apresentação suas novidades, para surpresa de Ganz, que acompanhava os preparativos para abertura do salão, a indústria havia avançado trazendo modelos aerodinâmicos, e a grande maioria era baseado em seu modelo Maikäfen.

No salão, foi apresentado o auto union, carro projetado para uso em corridas, feito por Ferdinand Porsche e financiado pelo partido nazista, esse modelo foi testado pelo piloto Hans Stuch, que com ele chegou a atingir três recordes mundiais, em seu discurso de abertura Hitler, falou sobre o desejo de que o trabalhador Alemão pudesse adquirir um carro popular e finalizou abrindo oficialmente o salão do automóvel de 1934.

De acordo com Paul Schilperrod (2011), enquanto acontecia o salão do

⁴ é aquela que cada um dos lados estão ligados às rodas de forma **independente**

⁵ É uma das formas mais simples de suspensão

⁶ responsável por manter o equilíbrio e promover a estabilidade

automóvel, Hitler, Werlin e Porsche se reuniram no hotel onde Hitler estava hospedado, para falar sobre a execução do projeto do Volkswagen, então falou para Porsche que o fusca deveria ter quatro lugares que coubesse uma família, motor refrigerado a ar e mostrou algumas imagens de seus desenhos que havia feito para o carro, tinha uma frente curta e uma traseira mais comprida e tinha um pedido que era imprescindível, teria que custar menos que 1.000 marcos assim como Henry Ford havia feito nos Estados Unidos, que fabricava em massa um modelo pequeno de baixo custo e que estavam nas ruas e que entre os trabalhadores já fazia um grande sucesso, Porsche entendendo o pedido do Chanceler falou para Werlin que não seria fácil conseguir.

Por outro lado Werlin teria que por em prática outra tarefa superimportante para o governo, a de apagar da memória atual da população as declarações que Josef Ganz havia feito sobre o Volkswagen, pois não cairia bem a notícia de que o projeto do carro do povo teria sido proposto por um Judeu, então armou para que a Motor Kritick não publicasse mais nada sobre Josef Ganz, que desapareceu da imprensa em 1934, e também de toda a indústria automobilista a mando do governo Nazista. Em 11 de junho de 1934, ele partiu para a Suíça de onde não retornou.

A comissão dos fabricantes, a RDA, Adler, Auto union, BMW, Daimler-Benz e a Opel, se reuniram com Hitler para formalizar a contratação de Ferdinand Porsche para a produção do Volkswagen, todos tentaram impedir que o projeto fosse levado à frente mais Hitler estava decidido e sabia o que queria, e em 22 de julho de 1934, finalmente fechou-se contrato entre Porsche e a RDA para fabricação do protótipo, nessa data é comemorado o dia mundial do Fusca até os dias de hoje.

Em 1935, Hitler anunciou no salão do Automóvel em Berlin que Porsche era o autor do projeto do Volkswagen, que foi chamado pelo nome de KDF-Wagen, iniciando seus testes em 1936, sendo aprovado em todos os requisitos, era hora de levar para produção, de início a Daimler-Benz produziu 30 unidades do modelo para daí realizar novos testes, logo depois já em 1938, foram produzidos mais 44, como já havia passado por vários testes e foi aprovado em todos, já estava pronto para ser fabricado em série para massa Alemã, que o esperava desde o anúncio realizado em 1935, mas a associação dos fabricantes Adler, Auto Union, Daimler e Opel, não aceitaram a fabricação devido ao custo imposto pelo governo para essa produção, ficando sem opção de fabricante para iniciar a linha de produção, então foi dado o primeiro passo para criação da fábrica que iria produzir o KDF-Wagen do governo para o povo Alemão, mas elem dele seria também fabricada a versão militar, para

suprir as necessidades de guerra conforme falaremos a seguir. (RICHARD COPPING, 2012).

4 A CONSTRUÇÃO DA FÁBRICA: representação do consórcio que financiou o projeto

Como apresentado na seção anterior, foi necessária a construção de uma fábrica, que abrigasse a produção em série do Volkswagen, devido à falta de interesse e o complô estabelecido pela associação dos fabricantes de automóveis, para barrar a fabricação desse modelo. Iniciou-se a busca por um local e assim nasceu a KDF, que futuramente se passaria a se chamar de Volkswagen.

Nesse momento precisou-se de vários investimentos para a construção, e essa ajuda veio principalmente do governo. que era o principal interessado para que a fábrica entrasse em pleno funcionamento, já que a intenção da produção do fusca era também ser utilizada sua base para fabricação de veículos que seriam utilizados em guerra.

Segundo LUIZ GUERREIRO (2015), diversos anúncios publicitários foram criados para convocar o povo a comprar o novo carro, o sistema de venda utilizado foi de um consórcio, onde os trabalhadores preenchem cartelas (a Sparkarte) que ao serem completadas com selos, daria direito a possuir o automóvel, que estava sem data definida para ser entregue, e assim financiaria a produção do carro, esses selos eram comprados por semana, ao custo de cinco marcos imperial, o slogan da campanha, era “cinco marcos por semana você deve deixar de lado se em seu próprio carro quiser rodar”.

A fábrica tinha o conselho administrativo, formado por Ferdinand Porsche, Jacob Werlin e Bobo Lafferentz, capital de 480.000 marcos, mas também receberia recursos dos nazistas e do governo, ficava situada na Alemanha central, tinha um tamanho gigantesco baseada na fábrica de Ford nos Estados Unidos.

O interesse pela compra dos selos, disponíveis na campanha de venda do carro foi muito bom, cerca de 270.000 pessoas se inscreveram no programa que arrecadou a quantia de 280 milhões de marcos (VOLKSWAGEN, 2020).

Com a explosão do início da guerra em 1939, que incluíam a Inglaterra e a França, a fábrica ficou praticamente fechada iniciando a produção de veículos apenas em 1941 com um número irrisório de 41 carros produzidos aumentando consideravelmente o custo da fabricação de cada veículo, ficando fora totalmente do

esperado inicialmente, mas mesmo assim foram produzidos mais 157, e antes do bombardeamento da fábrica pelos adversários de guerra em 1944, saíram da linha de produção mais 630, mas esses modelos não foram entregues ao povo, e sim usados para fins militares e distribuídos para amigos do partido nazista e ao escritório de Porsche para estudos (GUERREIRO, 2015).

Na KDF não se produzia apenas o fusca, mas também veículos militares, como o Kübelwagen, carro com base a prova d'água vedados por borracha evitando vazamentos já que seu uso era pra estrada e também fora dela, esse veículo foi para os nazistas como o Jeep foi para os americanos.

Muitos desses veículos foram usados na segunda guerra mundial, já que a Alemanha através de Hitler iniciou um dos maiores conflitos armados do mundo. Segundo Hobsbawn (1995, p. 40), a segunda guerra mundial iniciou no ano de 1939 e seu fim em 1945, teve como protagonistas as principais potências econômicas do mundo participando dela, composta por dois eixos aliados (Inglaterra, Estados Unidos, União Soviética e França) x (Alemanha, Japão e Itália), alguns desses países tentaram evitar que a guerra acontecesse, mas foi inevitável.

O motivo foi que a Alemanha tinha um profundo ressentimento em relação ao Tratado de Versalhes (realizado ao fim da primeira guerra mundial), onde determinava que ela aceitasse as responsabilidades por ter sido a causadora da primeira guerra, afetando diretamente sua economia que estava em decadência (Hobsbawn, 1995, p. 41).

Então se iniciou o conflito armado, o exercito vermelho de Hitler conseguiu avançar e ocupar territórios que perderam a batalha como a Noruega, Dinamarca, Países Baixos, Bélgica e França, dividindo essa e administrando seu território já que foram vitoriosos. Nesse período ficou em guerra a Alemanha e a Grã-Bretanha a frente delas Hitler e Winston Churchill respectivamente e não davam sinal algum de chegarem a um acordo (Hobsbawn, 1995, p. 41).

Já em 22 de Junho em 1941, a URSS foi invadida por Hitler, mas diferente do que ele espera os russos nessa batalha derrotaram os alemães que não estavam equipados nem aguentavam uma guerra longa, pois não haviam se preparado para isso devido estarem confiantes que não haveria inimigo algum que pudesse derrotá-los. O exercito vermelho já estava bem esgotado com a disputa com a Rússia, mas mesmo assim não deixou de atingir os EUA que se aliou a Grã-Bretanha para ir ao campo de batalha contra Hitler que subestimou o poder de fogo e tecnologia dos Estados Unidos simplesmente porque não acreditava que democracias pudessem

reagir contra aos ataques (Hobsbawn, 1995, p. 42).

Os aliados da Grã-Bretanha tiveram dificuldades em avançar por terra devido à resistência do exército alemão que não contava com poder aéreo que destruíram cidades com seus bombardeios, inclusive a fábrica da KDF onde eram fabricados os veículos usados pela Alemanha na Guerra.

Em 1945 aconteceu o final da guerra, e o eixo das principais potências aliadas – EUA, URSS e Grã-Bretanha foram vitoriosas e ocuparam os territórios que conseguiram conquistar durante o avanço nas batalhas, um desses locais foi a cidade de Wolfsburg onde ficava localizada a fábrica KDF-Wagen que atualmente é chamada de Volkswagen.

Durante o período de guerra a produção do Volkswagen foi interrompida e ficou com o futuro incerto, e com a derrota de Hitler na guerra deixou ainda mais para trás essa produção, e o povo acabou ficando sem o carro tão esperado.

Conforme Richard Copping (2012), a fábrica passou para as mãos dos britânicos, pois estava situado na área de sua responsabilidade, ficou altamente deteriorada por conta dos bombardeios que sofreu nos anos de guerra ficando sem dono e total abandono, agora sob o comando do coronel Michael McEvoy, nomeado para recuperar mais uma vez, a KDF voltou a produzir veículos de guerra, e em uma viagem do coronel a Stuttgart, onde visitou o salão do automóvel, pode ver de perto o KDF-wagen e ficou muito impressionado com o modelo, ao voltar a Wolfsburg, falou sobre o carro para o alto escalão que tinha o poder de decidir o futuro do automóvel.

Somando-se ao Ivan Hirst, enviado como representante do governo militar que ficara responsável pela KDF, teve a tarefa de reerguer a fábrica da Volkswagen, mas encontraram diversos obstáculos, pois os aliados do governo não estavam interessados em levar a reconstrução à frente e não viam isso como uma ajuda na retomada econômica da Alemanha.

Havia várias interpretações políticas para uso da fábrica, se continuavam ou abandonavam, mas chegou-se a conclusão que a intenção inicial da construção da KDF era produzir carros para civis e não uso militar como aconteceu então Hirst conseguiu com o governo quatro anos de confiança para reconstrução da fábrica, e focou em descobrir quais eram as necessidades emergenciais, inicialmente com 65% da Volkswagen em ruínas e os outros percentuais sendo utilizados para a produção de veículos militares, nesse período do pós-guerra, Ferdinand Porsche havia fugido para a Áustria, e mais tarde fora preso pelos Franceses devido ter

forçado prisioneiros franceses a trabalhar na KDF antes da guerra acontecer.

McEvoy, sabia o que deveria fazer, então com a ajuda de Hirst, encontraram uma das poucas unidades do fusca, produzidos no início da guerra e o restauraram para apresentação ao exército britânico, e para a comissão de controle para a Alemanha (CCA), conseguindo a autorização para produção de 20.000 veículos na zona britânica, usando o argumento de que seria uma boa oportunidade de recuperação da economia Alemã (COPPING, 2012).

Ao iniciar a fabricação do carro, foram surgindo alguns problemas em relação ao fornecimento de peças fundamentais, e necessárias para andamento da linha de produção, devido às dificuldades financeiras que os fornecedores passavam após a guerra, ficando difícil a entrega das peças solicitadas, então foram realizados alguns improvisos para conclusão na fabricação dos modelos em linha, deixando de lado a qualidade final e transparecendo alguns defeitos mais tarde, exemplos desses foram as tampas dianteiras e traseiras que não fechavam, faróis que se quebravam com veículo parado, forros que se enrugavam, deixando claro que esse, não era em nada igual ao fusca produzido antes da guerra sempre mostrando que houve improvisos em sua estrutura.

Os britânicos, pensando em devolver a fábrica para a Alemanha, nomearam como gerente geral, o ex-diretor da Opel, Heinz Nordhoff, que era contra o projeto do fusca antes da fábrica existir, ficando impressionado com o que via, um embaralhado de problemas na produção do único modelo no momento fabricado pela Volkswagen, Nordhoff encontrou problemas graves na estrutura da fábrica, também na produção do produto, desorganização nas vendas, sem contar que não havia um controle interno para contabilidade, sendo assim tomou a iniciativa de reunir os trabalhadores, e falou a todos que dessa maneira não poderia continuar e que a Volkswagen deveria andar com suas próprias pernas, e com qualidade no trabalho, se não as portas iriam fechar, deixando todos sem trabalho e a economia local seria diretamente afetada, já que a região de Wolfsburg dependia da fábrica.

Assim, ele conseguiu alavancar a produção do fusca, com trabalho e estratégia de vendas, ele resolveu exportar o carro para outros mercados, o modelo de exportação tinha acabamento superior ao modelo entregue na Alemanha, o local principal para receber o fusca foi os Estados Unidos, onde já existia o modelo T fabricado por Ford, e que vendia bastante, o Volkswagen de exportação ganhou para-choque, calotas, aros no farol e maçanetas, todos pintados na cor da carroceria, o carro fez muito sucesso e a Volkswagen aumentou o número de

unidades fabricadas.

[...] Melhorar a qualidade e o valor constantemente, sem aumentar o preço; melhorar os salários e as condições de vida e trabalho sem 'passar a bola' para o cliente; simplificar e intensificar os sistemas de assistência técnica e de peças de reposição; criar um produto de que eu e todos os outros trabalhadores da Volkswagen possamos nos orgulhar de verdade [...] (RICHARD COPPING, 2012, p. 61).

4.1 DE WOLFSBURG PARA O MUNDO E SUAS MUDANÇAS CONSTANTES

Esta seção irá abordar as mudanças significativas que o fusca teve em sua aparência, e em sua mecânica para atrair a atenção dos novos mercados, demonstrando ser um carro tradicional mais ao mesmo tempo, inovador para o seu tempo e com grandes possibilidades de ganhar o mundo, com sua atual qualidade prioritária em seus modelos agora apresentados pela nova fábrica Volkswagen.

Existem vários nomes dados ao fusca em diferentes lugares, de acordo com Copping (2012), o fusca herdava um nome diferente para cada país que ele chegava, Käfer na Alemanha, Escarabajo no Chile, Beetle nos Estados Unidos, Maggiolino na Itália, Carocha em Portugal, Pulguita no México e Fusca no Brasil.

Em 1949, já estabelecido no mercado americano mais tímido nos números de vendas naquele país, o Fusca começa a ser entregue em dezoito outros países, conquistando a confiança e admiração dos novos compradores, com o passar dos anos ele passou por várias mudanças em aparência, mas sempre mantendo sua originalidade.

Em 1951, ganhou entradas de ar nas laterais dianteiras para melhorar a circulação interna do ar, também acrescentou um friso cromado que cobria toda borracha do para brisa dianteiro destacando a frente do veículo.

A partir de 1952, as mudanças se tornaram mais evidentes, os frisos nas borrachas que faziam parte do para brisa agora também estavam presente nas janelas laterais, os para-choque foram melhorados, as lanternas traseiras em formato oval abrigando a luz de freio, as rodas foram reduzidas e os pneus ficaram mais largos, novo painel de instrumentos que seguiu até 1957.

De 1953 a 1957, o fusca ganhou janelas traseiras ovais (figura 5) e formato maior, saindo a divisão entre os vidros que portavam os modelos anteriores saídos de Wolfsburg sob o comando de Nordhoff.

Figura 5: Modelo de 1954 com janela traseira oval



Fonte: Mitogarage, 2017. Disponível em: <http://mitogarage.com.br/portfolios/vw-fusca-1954/>. Acesso em: 25 de Nov. de 2020.

As vendas cresciam bastante e a fábrica começava a lucrar muito com as exportações, chegando a fazer parcerias importantes para vendas na Grã-Bretanha, Suíça, Holanda, e no Brasil, onde foi criada em março de 1959 a primeira fábrica da Volkswagen fora da Alemanha, situada em São Bernardo do Campo. A fábrica foi inaugurada em 18 de novembro 1959, curiosamente, completando no ano de 2019, 60 anos de produção de veículos Volkswagen no Brasil.

O Desenho industrial do Volkswagen Sedan, que no Brasil passou a ser chamado de fusca no princípio, não passou por muitas mudanças, Nordhoff (1899-1968) era resistente a elas e preferia fazer algumas modificações pequenas que não retirasse as características originais do carro, e sendo assim as poucas diferenças que ao passar dos anos o fusca sofreu além do formato das janelas, foram mudanças no motor que saiu de 25 cv para 30 cv, ficando mais potente, o brasão de Wolfsburg que levava a versão De Luxe, ficou um pouco menor, os painéis de instrumentos ficaram mais bonitos nos anos de 1952 a 1957, ganhando um vaso de flores para decoração, um relógio localizado na grade no painel, também chamava atenção, para choque duplo.

A partir de 1957, a mudança mais notada no modelo foi a janela traseira que ficaria maior, as sinaleiras (pisca-pisca) deixa de ser na lateral da coluna, e passa para a lanterna traseira como também as luzes de freio, o câmbio ganha quatro marchas sincronizadas, com motor de 1200 cc., que passaria também por mudança

em 1967 para o motor de 1300 cc.

Com tudo, o fusca foi ganhando novos itens e apaixonando os mercados por onde passavam, conforme Richard Copping (2012), o Fusca não era apenas da Alemanha; SUS residência floresceu em cada um dos continentes: 23 filiais na Europa, 33 na América do Norte e Latina, da Argentina à Venezuela; 26 na África e 19 na Ásia.

4.2 ABERTURA DA PRIMEIRA FÁBRICA FORA DA ALEMANHA

No Brasil, o fusca chegou em 1950 com o nome de Volkswagen Sedan e teve sua primeira unidade vendida na cidade de São Paulo, através da empresa revendera Sabrico, ainda em 1950 a empresa distribuidora Brasmotor (atual Brastemp) que já montava automóveis da Chrysler desde 1946, e demonstrou interesse em montar o Fusca aqui no Brasil viabilizando a montagem na sede da Volkswagen do Brasil, recém-inaugurada no Ipiranga, em São Paulo no ano de 1953, vendendo 8.406 unidades no Brasil em seu primeiro ano de montagem. (Volkspage, 2020).

Com sua robustez, que já havia provado no período da Segunda Guerra Mundial, ele se saiu muito bem em solos brasileiros, logo ganhou credibilidade, devido sua manutenção ser simples e de baixo custo se tornando um líder absoluto em vendas do mercado, chamando atenção da diretoria da fábrica na Alemanha.

Figura 6: Primeiro anúncio publicitário no Brasil em 1951



Fonte: Anos dourados. 30 de ago. de 2009.
 Disponível em:
<http://www.anosdourados.blog.br/2009/08/imagens-anuncio-volkswagen.html>. Acesso em: 25 de Nov. de 2020

Percebemos no anúncio (Figura 6), pela escolha da chamada “Já está correndo as estradas do Brasil”, que remete aos parâmetros de velocidade, assim como o reforço de um ideal de nacionalidade, no reforço com as palavras Brasil e Brasileiro. A imagem ilustra o fusca numa perspectiva que causa a impressão de ser um veículo maior. No carro, é possível perceber ao menos três pessoas o que pode reforçar a ideia de carro da família ou para passear com os amigos.

Então, com o apoio do então Presidente da República do Brasil, Juscelino Kubitschek, cujo intuito, e pretensão de impulsionar o desenvolvimento econômico, e industrial automobilístico do país como um dos pilares principais de seu governo e perspectiva política, a diretoria da Volkswagen AG, resolveu fundar a primeira unidade da Volkswagen fora da Alemanha, a fábrica de Anchieta situada em São Bernardo do Campo em São Paulo, que foi inaugurada oficialmente em 18 de novembro de 1959 (figura 7).

Figura 7: Primeira fábrica da Volkswagen no Brasil



Inaugurada em 18 de novembro de 1959

São Bernardo do Campo / SP

Fonte: vw.com.br. Disponível em:
<https://www.vw.com.br/pt/volkswagen/volkswagen-do-brasil.html>. Acesso em: 25 de
Nov. de 2020

Quando se fala oficialmente, é porque a fábrica de Anchieta iniciou suas atividades com a fabricação do fusca pela Volkswagen, mas ainda não havia sido inaugurada, pois, como dito na seção anteriormente, a montagem inicial era realizada pela Brasmotor que detém o direito de sua importação para o Brasil, até que a Volkswagen assumiu essa tarefa abrindo a fábrica para produção do carro.

A produção do Fusca no Brasil em Anchieta, durou de 1959 até 1986 sem parar, conforme Richard Copping (2012), o Fusca tornou-se o carro mais vendido do Brasil, com mais de 30.000 unidades sendo compradas por ano até 1962. A expansão continuou em ritmo acelerado, em 1996 a Volkswagen do Brasil empregava 11.000 trabalhadores em sua fábrica, e já entregava 95.000 veículos por ano e era responsável por 62% dos automóveis vendidos no país. A fábrica de São Bernardo do Campo em São Paulo chegou a produzir 500.000 unidades do Fusca em quatro de julho de 1967, subindo para 1.000.000 em março de 1972 e 2.000.000 em meados de 1976 (GUERREIRO, 2015).

Passados 10 anos, chegando aos anos de 1986, a produção do Fusca cessa no Brasil, já vinha caindo sua produção por conta do número de veículos vendidos, o mercado estava cada vez mais exigente procurava por novas tecnologias e o Fusca, como falado antes, não ganhou muitas novidades além de algumas modificações

estéticas, por esses motivos a Volkswagen resolveu parar sua produção, que nesse ano havia chegado a um total de 3.321.251 carros produzidos desde a abertura da fábrica em 1959 e deu lugar a um novo produto que seria lançado por ela.

Mesmo sem produção no Brasil o Fusca estava por todos os lugares nas rodovias, acabou se transformando em uma paixão nacional, alguns colecionadores chegam a pagar valores acima da média do mercado por um modelo, dependendo de seu estado de conservação ele chega a ser vendido por R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), conforme anúncio on-line de site de vendas (OLX, 2020).

Figura 8: Modelo 1953 sendo oferecido para venda



Fonte: olx.com.br, 20 de Nov. de 2020. Disponível em: <https://pr.olx.com.br/regiao-de-foz-do-iguacu-e-cascavel/autos-e-pecas/carros-vans-e-utilitarios/vw-volkswagen-fusca-619591579>. Acesso em: 25 de Nov. de 2020.

Mas, não seria o fim do fusca no Brasil, 1993 o fusca voltou a ser produzido (figura 9), a pedido do então presidente Itamar Franco, que tinha uma grande admiração pelo carro, solicitou a Volkswagen que voltasse a fabricar no Brasil, em troca teria ganhado através de incentivos fiscais conforme a lei do carro popular criada por ele nesse ano, a segunda fase de fabricação levou apenas três anos, acabando em 1996, o motivo foi as vendas que não alavancaram, foi dito que seria por conta da concorrência com o Fiat Uno, GM corsa que teriam custo mais baixo e atraíam mais compradores.

Figura 9: Anúncio publicitário no Brasil em 1993



Fonte: portalautomotivos.wixsite.com, 29 de jul. de 2017. Disponível em: <https://portalautomotivos.wixsite.com/automotivos/post/2017/07/29/post-04-hist%C3%B3ria-do-fusca-episodio-2-o-fusca-no-brasil>. Acesso em: 25 de Nov. de 2020.

Em 1997 a 2019, foram lançadas novas gerações do Fusca, chamados de segunda e terceira gerações, agora com o nome de New Beetle, não tinha muita relação com a primeira versão, montados sobre a plataforma do modelo Golf, e com tecnologias mais avançadas não teve o mesmo alcance que o primogênito da Volkswagen.

As versões do fusca fabricadas no Brasil foram, as 1100 E, 1200SR, 1200 OF, 1300 STD, 1300 L, 1300 GL, 1500 STD, 1600 S, e também as séries especiais sendo finalizada com a última série ouro em 1996.

Em novembro deste ano (2019), o fusca completou 60 anos de produção na fábrica de Anchieta no Brasil, por ser uma paixão nacional, essa data foi comemorada por vários apaixonados pelo “besouro”, essa paixão traz muitas recordações e histórias contadas e repassadas de pais para filhos, e unem vários proprietários de fusca de diversas gerações, essas pessoas que tem esse profundo sentimento de paixão pelo carro se reunirão montando o clube do fusca (figura 10), fundado em 1985 por proprietários de fusca, e com a intenção de reunir pessoas com o mesmo objetivo que eles, que era de mostrar para todos a sua paixão pelo lendário carro.

Figura 10: Site oficial do clube do fusca



Fonte: Fuscaclube.com.br, 2016. Disponível em: <http://fuscaclube.com.br/>. Acesso em: 04 de des. de 2019

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta monografia, em questão teve como objetivo principal entender a base histórica, que envolveu de forma sucinta a história do automóvel, destacando a autoria da criação do projeto do Fusca e seu impacto cultural, econômico e afetivo por diversas gerações principalmente na Alemanha e no Brasil.

Após o nosso breve estudo, apresentamos a história de produção do carro no contexto político, e o grau de relação afetiva que os seus consumidores sentiam e repassavam aos seus familiares, mantendo a história do fusca sempre viva mesmo para quem não o conheceu em seu auge.

Falar sobre o Fusca vai além deste Trabalho de Conclusão de Curso, abrange lembranças da infância, pois meu pai possuiu um fusca, a escolha do tema envolveu a paixão que sinto por automóveis e o sentimento afetivo por esse carro, até mesmo porque, há alguns anos era o único modelo que conseguia identificar ao encontrá-lo nas ruas.

Os resultados alcançados indicam que a questão, de que o nascimento do fusca foi puramente estratégico no âmbito político, foi usado para alavancar objetivos pessoais do grupo nazista, mas que por obra do destino, seguiu o caminho para que foi pensado no princípio, que foi motorizar a população alemã e alavancar a economia do país, e isso refletiu positivamente em outros lugares tornando o fusca o

carro mais vendido do mundo e apaixonante para seus seguidores presentes nas estradas por onde passou.

Dessa maneira, concluímos que cada indivíduo envolvido na construção e desenvolvimento do projeto, contribuiu um pouco para que o Fusca chegasse ao patamar que alcançou, e que cada pessoa tem uma lembrança e uma história para contar sobre esse carro, que conquistou a simpatia e corações dos brasileiros por décadas, ao ponto de montar um fã clube e envolve-lo nas suas histórias de vida.

REFERÊNCIAS

- COPPING, Richard. **Fusca, o carro mais popular do mundo**. São Paulo, Ed. Alaúde, 2012.
- GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel, Percursos da modernidade cinética**. Rio de Janeiro, Ed. Civilização Brasileira, 2004.
- GUERRERO, Luiz. **A história do carro que o povo aclamou**. São Paulo, Ed. Escola, 2015.
- HOBBSAWN, Erick. **A era dos extremos: o breve século XX. 1941-1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- SCHILPEROOD, Paul. **A verdadeira história do fusca, como Hitler se apropriou da invenção de um gênio judeu**. São Paulo, Ed. Alaúde, 2011.
- ANOS DOURADOS. (2009). **Anos Dourados: Imagens e Fatos**. (On-line). Disponível em: <http://www.anosdourados.blog.br/2009/08/imagens-anuncio-volkswagen.html>. Acesso em: 25 de novembro de 2020 às 23:52.
- AUTOPAPO. (2018). **Quando, quem e por que o carro foi inventado? Conheça a História do automóvel!** (On-line). Disponível em: <https://autopapo.uol.com.br/noticia/daimler-benz-mentira-seculo/>. Acesso em: 25 de novembro de 2020 às 23:12.
- CLUBE DO FUSCA. (2016). **História do Fusca**. (On-line). Disponível em: <http://www.fuscaclube.com.br/links-uteis/historia-do-fusca/> . Acesso em: 04 de dezembro de 2019 às 22:03.
- GASOLINAVEIA. (2020). **Ford Modelo T – O primeiro carro popular da história**. (On-line). Disponível em: <https://gasolinaveia.com.br/24153-2/>. Acesso em: 26 de novembro de 2020 às 00:36.
- GROMOW, Alexander. (2016). **O que nasceu primeiro, a galinha ou o ovo?** (On-line). Disponível em: <http://blog.tribunadonorte.com.br/autosemotores/2016/02/08/o-que-nasceu-primeiro-a-galinha-ou-o-ovo-por-alexander-gromow/> . Acesso em: 19 de outubro de 2019 às 11:30.
- GIUCCI, Guilherme. **A vida cultural do automóvel: percurso da modernidade cinética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.
- MITOGARAGE. (2017). **VW Fusca Oval Ligth Beige 1954**. (On-line). Disponível em: <http://mitogarage.com.br/portfolios/vw-fusca-1954/>. Acesso em: 25 de novembro de 2020 às 23:59.
- OLX. (2020). **Vw – Volkswagen Fusca**. (On-line). Disponível em: <https://pr.olx.com.br/regiao-de-foz-do-iguacu-e-cascavel/autos-e-pecas/carros-vans-e-utilitarios/vw-volkswagen-fusca-619591579>. Acesso em: 25 de novembro de 2020 às 23:45.

PORTAL AUTOMOTIVO. (2017). **História do Fusca episódio 2** – O fusca no Brasil. (On-line). Disponível em: <https://portalautomotivos.wixsite.com/automotivos/post/2017/07/29/post-04-hist%C3%B3ria-do-fusca-episodio-2-o-fusca-no-brasil>. Acesso em: 25 de novembro de 2020 às 20:26.

REVISTA AUTOESPORTE. (2016). **130 anos de patente do primeiro automóvel**. (On-line). Disponível em: <https://revistaautoesporte.globo.com/Noticias/noticia/2016/01/130-anos-da-patente-do-primeiro-automovel.html>. Acesso em: 25 de novembro de 2020 às 23:30.

VOLKSWAGEN. (2020). **História da Volkswagen no Brasil**. (On-line). Disponível em: <https://www.vw.com.br/pt/volkswagen/volkswagen-do-brasil.html>. Acesso em: 25 de novembro de 2020 às 23:49.